

Wouter-Jan Oosten

Koersen op Scheldemondsteden: een bestuurlijke terreinverkenning

Paper voor de PlanDag 2002 *De steden begrensd?* op 6 juni te Dordrecht,
georganiseerd door de Bond van Nederlandse Stedenbouwers en Planologen (BNSP),
de Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning (VRP) en de Stichting
Planologische DiscussieDagen (PDD).

Inhoudsoverzicht

Inleiding

Grondslagen voor een methodologie

Methoden en technieken

Schets van het Scheldemonstgebied

Perspectieven voor een urbane regio

Literatuur

Inleiding

Waar Zeeland en Vlaanderen op elkaar aansluiten, worden bijzondere opgaven gesteld door de ambities van het ruimtelijk beleid en door het fysieke milieu met zijn waterwegen en geïsoleerde nederzettingen. In de politicologie en bestuurskunde is het werk van Robert Putnam (1994) vermaard geworden; zijn studie naar in de jaren zeventig nieuw gevormde regionale overheden in Italië leert dat hun functioneren sterk afhankelijk is van geschiedenis en diverse sociale factoren. De context van regionale sturing is dus van groot belang. De *Vijfde nota over de ruimtelijke ordening* benoemt een regionaal stedelijk netwerk Scheldemondsteden. Welke politiek-bestuurlijke condities gelden er wanneer getracht wordt daar invulling aan te geven? Welke lessen worden bijvoorbeeld getrokken uit het grensoverschrijdende project ROM Kanaalzone, welke betekenis kan de Euregio Scheldemond krijgen en wat betekent de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent voor Zeeuws-Vlaanderen? Is er nu een definitieve ommekeer in een geschiedenis van eeuwen waarin belangen en meningen met betrekking tot de Schelde aan weerszijden van de grens verschilden? En bovenal: hoe een antwoord te vinden op dergelijke vragen? Deze paper is een politiek-bestuurlijke terreinverkenning voor het stedelijk netwerk Scheldemondsteden.

Grondslagen voor een methodologie

In de planningtheorie wordt reeds onderkend dat een *survey before plan* geen recht doet aan de complexiteit en meerduidigheid van de empirie. Een methodologie voor een politiek-bestuurlijke terreinverkenning met het oog op ruimtelijke ontwikkeling kan bij verschillende disciplines gezocht worden. Denk aan de economische geografie, economie, bestuurskunde en de culturele antropologie. Klaassen (1995) richt zich op de toepassing van beleidsanalyse en bespreekt daarbij verscheidene *ex ante* en *ex post* evaluatiemethoden. In de bestuurskundige leer van methoden en technieken doet zich de vraag voor hoe beleidsanalyse nog toegepast kan worden. Immers, bestuurskundigen wijzen op een dusdanige complexiteit en vervlechting van vraagstukken dat daardoor onzekerheid en ambiguïteit inherent zijn aan processen van sturen en van ruimtelijk investeren. Methoden voor het meten, berekenen en voorspellen van verschijnselen blijken dan soms op drijfzand te zijn gebouwd. Bij

zowel analyse als management staan objectiviteit en rationaliteit onder druk. Mastik (2002) stelt daarom een methode van responsief simuleren voor om in een spelvorm de betekenisgeving door actoren te verhelderen en na te gaan hoe betekenissen hun handelen beïnvloeden. Responsief simuleren is dan een instrument voor leren en sturen. Teisman (2001) vraagt van publieke actoren het bewustzijn dat ook hún producten zich tot elkaar verhouden als in een keten, vergelijkbaar met productieketens van bedrijven. Teisman (1998) stelt een procesmanagement voor om actoren die bij een ruimtelijke investering wederzijds afhankelijk zijn van elkaars bronnen, in hun arena tot synergie te laten komen. Mastik (2002) tekent daarbij aan dat ingeval van processen waarbij fundamentele waarden in het geding zijn, geen uitruil en consensus verwacht moeten worden. Deze drie bestuurskundigen hanteren elk in zekere mate het perspectief van *governance* als sturing in netwerken. Het bestuurlijk of beleidsnetwerk waarvan dat perspectief uitgaat, kan gecombineerd worden met ruimtelijke en vervoersnetwerken (Oosten 2000). Het zorgvuldig vormgeven van de interactie tussen actoren bij ruimtelijke investeringen erkent wel hun interdependentie, maar aan de bijzondere verantwoordelijkheid van overheden moet toch ook inhoud worden gegeven (Esselbrugge & Oosten 2000). Het is wel duidelijk dat bij inhoudelijke vraagstukken zeker ook een procesmatige benadering vereist is. Voornoemde noties zijn opgenomen in de bestuurskundige methodologie die nader is uitgewerkt in opdracht van de Stuurgroep Toekomstonderzoek en strategisch Omgevingsbeleid (In 't Veld 2001). De betreffende auteurs onderscheiden acht doelen van (toekomst)onderzoek.

- Agendering.
- Visievorming.
- Coalitievorming.
- Draagvlak en beleidslegitimatie.
- Beleidsopties genereren.
- Beleidsopties selecteren.
- Beleidseffecten vooraf in kaart brengen.
- Lerend en adaptief vermogen vergroten.

Afhankelijk van de doelen die gelden voor een toekomstonderzoek, worden de specifieke technieken gekozen. Zo is betrokkenheid van politici cruciaal voor coalitievorming en het selecteren van beleidsopties, terwijl voor het genereren van beleidsopties betrokkenheid van inhoudelijke deskundigen erg belangrijk is. Wanneer

het doel is om het lerend en adaptief vermogen te vergroten, kunnen de al genoemde simulaties gebruikt worden.

Methoden en technieken

Ongeacht in hoeverre methoden en technieken worden voorgesteld als aansluitend op of zelfs product van een bepaald paradigma in de methodologie, is er bij breed of grootschalig onderzoek meestal sprake van een eclectisch gebruik van methoden en technieken. Modellen voor het berekenen en voorspellen van economische ontwikkelingen, methoden van de econometrie, kunnen een politiek-bestuurlijke verkenning informeren. Zo hield het Centraal Planbureau (1992) voor dat bestaande milieudoelstellingen niet gehaald worden en dat de woningbehoefte groter blijkt dan waarmee totdan toe rekening werd gehouden. Commerciële adviesbureaus, hybride organisaties als NOVEM en TNO Inro en bijvoorbeeld de publieke Adviesdienst Verkeer en Vervoer zetten hun modellen in om prognoses op te stellen voor mobiliteit, milieubelasting en werkgelegenheid, ook op regionaal niveau. De eigenlijke politiek-bestuurlijke verkenning vraagt om een aanpak die meer is gericht op breed-maatschappelijke en beleidsmatige gegevens, op bestuurlijke structuur en op een kleinere schaal dan de vaak grote eenheden van een economisch model. In het navolgende worden twee categorieën van methoden nader belicht. Bij methoden die specifiek zijn ontwikkeld voor lokale beleidsvorming is het nog een uitdaging om ze geschikt te maken voor het regionale schaalniveau. De aanpak van Het Metropolitane Debat kan hier als voorbeeld dienen. Volgend op verkenningen van de Stichting Het Metropolitane Debat is de Vereniging Deltametropool opgericht, waarin ook diverse studiegroepen actief zijn. Bij het opschalen van locale methoden zijn visualiseringstechnieken waarschijnlijk van groot belang (Oosten & Reudink 2001).

Een eerste categorie van methoden is die van *SWOT-analyse*. Methoden die zich richten op sterke en zwakke punten en op kansen en bedreigingen, worden veelgebruikt in beleidsonderzoek. Onderzoekers/adviseurs van TNO Inro hanteren bijvoorbeeld een verfijnde *SWOT-analyse* om mogelijke effecten in kaart te brengen van herontwikkeling van het Bredase stationsgebied op een tweetal aangrenzende woonbuurten. Zij beschrijven bij wijze van nulmeting eerst de twee buurten.

Vervolgens onderzoeken zij positieve en negatieve effecten vanuit een viertal invalshoeken (Duijn e.a. 2001b; Duijn e.a. 2001c; Duijn e.a. 2001d).

- 1 Een toegepast-wetenschappelijke invalshoek: inventarisatie en analyse van toegepast-wetenschappelijke kennis over maatschappelijke effecten van grootschalige transformatie- en bouwprocessen. Gebruikte technieken zijn hier documentanalyse en *expert meetings*.
- 2 Een benchmark-invalshoek: inventarisatie en analyse van maatschappelijke effecten bij andere grootschalige transformatie- en bouwprocessen, waaronder andere nieuwe sleutelprojecten. Gebruikte technieken zijn hier documentanalyse en interviews.
- 3 Een beleidsmatige invalshoek: inventarisatie en analyse van voorziene maatschappelijke en beleidseffecten bij betrokken beleidsmakers van de gemeente. Gebruikte technieken zijn hier documentanalyse, een *GDI-sessie* en interviews. De sessie met een *group decision instrument* houdt in dat deskundigen ondersteund door een computersysteem ontwikkelingen benoemen en prioriteren en dat zij het geaggregeerde beeld vervolgens bespreken.
- 4 Een gebruikers-invalshoek: inventarisatie en analyse van voorziene maatschappelijke effecten bij de betrokken buurtbewoners. Gebruikte technieken zijn hier laagdrempelige *workshops*.

Een tweede categorie van methoden is die van toekomstonderzoek en scenariobouw. Wanneer een scenario sterk normatief en weinig toepassingsgericht is, is er sprake van een utopie. De exercitie Nederland 2030, gehouden gedurende 1996-1997 en bedoeld als opmaat naar de *Vijfde nota*, is allicht de bekendste toepassing van scenariobouw. De Rijksplanologische Dienst gebruikte daarbij conferenties, *workshops*, rondetafelgesprekken, discussiepanels, consultaties en bilaterale gesprekken met allerhande personen. In de eerste fase zijn er uitgaand van vijf vraagstukken zes opgaven geformuleerd, welke dan in dertien discussiescenario's zijn uitgewerkt. Naast activiteiten van de Rijksplanologische Dienst spelen dan ook Het Metropolitane Debat, Ontwerpen aan Nederland, het initiatief De nieuwe kaart van Nederland en het Randstaddebat van de Stichting Natuur en Milieu. In de tweede fase van Nederland 2030 werden de dertien discussiescenario's aan de hand van externe inbreng verwerkt tot een viertal perspectieven. Al met al was een brede discussie hier erg belangrijk in de zoektocht naar strategische lijnen van beleid. Zoals het Ministerie

van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer het project Nederland 2030 kende, zo kende het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gedurende 1996-1998 het project Questa, bedoeld als opmaat naar de *Perspectievennota Verkeer en Vervoer* en daarmee ook naar het inmiddels gepresenteerde nationaal verkeers- en vervoersplan. Een projectteam van het departement formuleerde in dit traject vier scenario's, wel met commentaarrondes, raadpleging van deskundigen en met advies van met name RAND Europe, TNO Inro en het Landbouwkundig Economisch Instituut. Scenario's worden niet alleen gebruikt bij strategievorming door overheden, in de private sector heeft bijvoorbeeld de Koninklijke/Shell Groep goede ervaring met de methode (Global Business Environment 2002).

Het is interessant om na te gaan hoe bij scenariobouw, maar ook bij andere categorieën van methoden, diverse informatie- en communicatietechnieken gebruikt kunnen worden (vgl. Bots 2001). Tal van economische rekenmodellen worden sedert jaren gebruikt en deze worden verfijnd of aangevuld, bijvoorbeeld inzake milieu-aspecten (DGM 1996). In aansluiting op Het Metropolitane Debat is een nieuw *decision support system* ontwikkeld (Tisma 2001). Er kan in een scenariotraject worden gewerkt met oriënterende *GDI-sessies* waarin betrokkenen en verdere belanghebbenden of deskundigen thema's benoemen, vervolgens een atelier waarin ontwerpers diverse oplossingsrichtingen schetsen (kwalitatief) en tot slot een doorrekenen van alternatieven met modellen in een *decision support system* (kwantitatief) dat op zijn beurt gebruik maakt van *geographical information systems* (vgl. Dijkstra 2000). Omdat onzekerheid en ambiguïteit nooit geheel weggenomen kunnen worden, is het wenselijk om bij gebruik van cognitieve modellen ook steeds sociale interactie een plaats te geven.

Schets van het Scheldemondegebied

Op welke empirie zouden de bovengenoemde methoden en technieken zich nu richten teneinde invulling te geven aan het concept van Scheldemondesteden? Zeeland is een delta verdeeld over twee provincies. Voor Zeeuws-Vlaanderen hebben de waterlopen verscheidene betekenissen. Door Westerschelde en Schelde was het gebied van oudsher geïsoleerd van de rest van Nederland en nog meer perifeer dan grensgebieden toch al zijn. Sinds de negentiende eeuw is Zeeuws-Vlaanderen en vooral Terneuzen

ook in verbinding gesteld en wel met de overzijde van de grens, namelijk door het Kanaal van Gent naar Terneuzen. De provincie Zeeland trok in de Republiek op met Holland, maar moest daarbij in de noorderbuur haar meerdere erkennen. Het huidige Zeeuws-Vlaanderen werd lange tijd benaderd als veroverd gebied. Sinds de Tweede Wereldoorlog heeft Zeeuws-Vlaanderen een krachtige ontwikkeling doorgemaakt, maar wat eenzijdig: industrie in Terneuzen, recreatie in de kuststrook en verder land- en tuinbouw. De Zeeuws-Vlamingen zijn deels aangewezen op het Gentse detailhandelsapparaat. Walcheren en Noord- en Zuid-Beveland kennen ondermeer het bestuurlijk centrum Middelburg en haven van Vlissingen. Schouwen-Duiveland, Tholen, Sint-Philipsland en het Zuidhollandse territoir Goeree-Overflakkee kennen geen bijzondere centra. De gehele delta is sedert voltooiing van de Deltawerken beter beschermd tegen natuurgeweld dan ze in de geschiedenis ooit geweest is. Zeeuwse waterlopen hebben een meer eenduidige betekenis voor Vlaanderen: toegangswegen. Baggerwerkzaamheden in de Schelde en capaciteit van sluizen in Terneuzen zijn dan ook de bekendste gespreksonderwerpen tussen het Nederlandse en Belgische, nu Vlaamse, bestuur. Mede omwille van de Kaderrichtlijn waterbeleid is waterkwaliteit van de Schelde een opkomend onderwerp voor Nederland en Vlaanderen.

Het concept van regionaal stedelijk netwerk Scheldemondsteden stelt Zeeland anders voor dan als het natuurlijk gegeven van een delta. Een ruimtelijk-functioneel concept laat zich denken op verschillende schaalniveaus. Op een eerste niveau zijn Gent en Terneuzen met elkaar verbonden, denk aan kanaal en winkelfunctie. In het Nederlandse gebiedsgericht beleid ruimtelijke ordening en milieubeheer werd dit niveau erkend in het ROM-project Kanaalzone Zeeuws-Vlaanderen, dat later door het Vlaams Gewest werd verlengd voorbij de grens. Ook op een eerste niveau zijn Vlissingen en Middelburg met elkaar verbonden, denk aan hun nabijheid, het kanaal (ook hier) en er is een intergemeentelijk structuurplan Stadsgewest Vlissingen-Middelburg. Het publieke havenbedrijf Zeeland Seaports in Vlissingen en Terneuzen, opereert op het tweede schaalniveau. Het derde niveau dan, strekt zich uit van Rotterdam tot Antwerpen, waarbij het geheel wordt gekenmerkt door wat op Europese schaal een concentratie is van maritieme en industriële bedrijvigheid. Het bedrijf Philip Morris heeft in Bergen op Zoom een fabriek: vanuit Amerika gezien ligt dat aan de Rotterdams-Antwerpse haven. Op dit niveau functioneren diverse organisaties.

- De Internationale Schelde Faculteit, waarin Hogeschool Zeeland en Universiteit Gent samenwerken ondermeer met het oog op de maritiem-industriële sector.
- De Exploitatiemaatschappij Schelde-Maas, waarin Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam en Zeeland Seaports in beperkte mate samenwerken.
- De Euregio Scheldemond, waartoe de provincies Zeeland, West- en Oost-Vlaanderen het initiatief namen. Deze organisatie omvat met name de Interreg-projecten en de Scheldemondraad waarin lokale bestuurders overleggen.
- De Rijn-Schelde-Delta Samenwerkingsorganisatie, die een nog bredere groep van vooral publieke actoren verenigd. Deze organisatie stimuleert ruimtelijke ontwikkeling van het Scheldemondgebied met een beleidsinhoudelijke strategie en met projecten.

Bij invulling van het concept van Scheldemondsteden dwingen de drie niveaus ertoe om te kiezen voor één meest belangrijk schaalniveau danwel om een naar de verscheidene schalen gedifferentieerde aanpak te hanteren.

Perspectieven voor een urbane regio

Bestuurlijke grenzen van een regio dienen zó te worden gekozen dat economische samenhang en sociaal-economische samenhang van het gebied elkaar optimaal versterken (Zijderveld 2000). Daarbij is het aannemelijk dat het ver oprekken van de schaal samengaat met vermindering van interne samenhang. De *Vijfde nota* vraagt het ook niet in zoveel woorden, maar integratie met Rotterdam (het volle derde schaalniveau) ligt niet voor de hand omwille van het grote maritiem-economische en politiek-bestuurlijke gewicht van de stad in vergelijking met Zeeuwse gemeenten en omwille van de Rotterdamse oriëntatie op Zuidvleugel en Deltametropool.

Bestuurlijke grenzen van een regio blijven ook gebonden aan het natuurlijk gegeven van een delta, daar waar het door de Europese Unie ingegeven watermanagement vraagt om handelen per stroomgebiedsdistrict. Er is een transnationaal stroomgebiedsdistrict Schelde aangewezen. Aangezien PKB-deel 3 van de *Vijfde nota* als Scheldemondsteden aanduidt Vlissingen, Middelburg, Goes en Terneuzen, met afstemming op Antwerpen en Gent, is beperking tot alleen het eerste of derde schaalniveau uitgesloten en wordt er gewezen naar het tweede niveau. Het is evenwel nog niet duidelijk waarop het concept van Scheldemondsteden aanhaakt, in ruimtelijk-functionele zin of in de zin van een delta als natuurlijk gegeven. Hoe kan

op het tweede schaalniveau de ambitie van een regionaal stedelijk netwerk Scheldemondesteden met goede kans op succes verbonden worden aan bestaande initiatieven? Daarvoor kan een viertal overwegingen worden gegeven.

- De invulling van het regionaal stedelijk netwerk Scheldemondesteden dient aan te sluiten, zowel qua proces van overleg als qua formulering van een programma voor ruimtelijke ontwikkeling, op afbakening van het grootstedelijk gebied Gent volgend uit het *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*. Ervaringen van Zeeuwse havens binnen Zeeland Seaports en ervaringen van de ROM Kanaalzone worden best meegenomen in deze koppeling. Eerste punt van zorg is hier afwikkeling van het verkeer uit de Westerscheldetunnel, de kanaalkruising bij Sluiskil, waarbij ruimtelijke ordening en bestuurlijke samenwerking in belangrijke mate zijn aangewezen op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Het groot aantal relevante organisaties voor het Scheldemonddgebied kan gelden als ‘bestuurlijke drukte’. Er kan een ‘coördinatiecommissie bestuurlijke samenwerking Rijn-Schelde-Delta’ worden ingesteld door de provincies Zeeland, Oost- en West-Vlaanderen en met de Benelux Economische Unie. Die commissie kan werken aan overzicht en uitwisseling bij alle organisaties voor ruimtelijke ordening, watermanagement, economische stimulering en algemeen-bestuurlijke samenwerking.
- Hoewel Drewe (1999) nog de vraag stelt of de Internationale Schelde Faculteit niet beter opgenomen was in de Euregio Scheldemondd, is er iets voor te zeggen om bij ruimtelijke ontwikkeling van het Scheldemonddgebied niet teveel vertrouwen te stellen in een euregio. De betekenis van de Euregio Scheldemondd bestaat vooral uit cofinanciering uit Europese fondsen. Uitbreiding van de Europese Unie zal de mogelijkheden voor die cofinanciering sterk beperken.
- De Euregio Scheldemondd, Zeeland Seaports, Internationale Schelde Faculteit en verdere organisaties op het tweede schaalniveau dienen hun activiteiten te bundelen voor wat betreft planning met behulp van *SWOT-analyses*, scenario’s en het onderhoud van een sociaal en institutioneel netwerk van deskundigen. Het gebruik van technieken zoals *expert meetings* met eventueel een *group decision instrument* wordt dankzij het bestaan van een dergelijk netwerk veel doelmatiger. Bovendien dragen het overleg en de bundeling bij aan het integratieve karakter en de kwaliteit van beleid.

De aanduiding in de *Vijfde nota* van een regionaal stedelijk netwerk Scheldemondsteden kan, met inachtneming van het bovenstaande, een belangrijke stimulans zijn voor ontwikkeling van het Scheldemonstgebied ten behoeve van de maritiem-industriële sector, het natuurbehoud en de recreatie. De stedelijke ontwikkeling dient hiervoor de grens te overschrijden en samen te gaan met de sectoren van vooral watermanagement en verkeer en vervoer.

Literatuur

- Ast, J. van (2000). *Interactief watermanagement in grensoverschrijdende riviersystemen*. Delft: Eburon.
- Ast, J.A. van, L. Korver-Alzerda (1994). *SCHAR, De Schelde en handhaving regelgeving in Vlaanderen en Nederland*. Rotterdam: ESM.
- Boekema, F., G. Allaert (red.) (1999). *Grensoverschrijdende activiteiten in beweging, Grensregio's, onderzoek en beleid*. Assen: Van Gorcum.
- Bots, P.W.G. (2001). Het fenomeen procesondersteuning nader verkend. In: G.R. Teisman (red.), *Besluitvorming en Ruimtelijk Procesmanagement, Studie naar eigenschappen van ruimtelijke besluitvorming die realisatie van meervoudig ruimtegebruik remmen of bevorderen*. Delft: Eburon. Pagina's 55-62.
- Centraal Planbureau (1992). *Nederland in drievoud, Een scenariostudie van de Nederlandse economie 1990-2015*. Den Haag: Sdu Uitgeverij.
- Dijkstra, S. (2000). Slaithwaite: Science Fiction or Reality? On-Line Public Participation Geographical Information Systems. In: E. Bout (red.), *The Border Story*. Amsterdam: Agora Europa. Pagina's 20-24.
- Directoraat-Generaal Milieubeheer (1996). *Duurzame Economische Ontwikkelings-Scenario's (DEOS) voor Nederland in 2030*. Den Haag: Ministerie van VROM.
- Drewe, P. (1999). Grensoverschrijdende kennisinfrastructuur: de Internationale Schelde Faculteit en haar toekomst. In: F. Boekema, G. Allaert (red.), *Grensoverschrijdende activiteiten in beweging, Grensregio's, onderzoek en beleid*. Assen: Van Gorcum. Pagina's 141-150.
- Duijn, M., D.J. Ginter, H.J.M. Puylaert, W.J. Oosten (juli 2001a). *Beargumenteerd afwegen in grensregio's: een systematiek, Leidraad voor Rijksacties bij het oplossen van grensregionale knelpunten*. Delft: TNO Inro.

Duijn, M., H.J.M. Puylaert, W. Oosten, G. Bouma (maart 2001b). *Beleving van mogelijke kansen en bedreigingen in Belcrum, Een inventarisatie als bouwsteen voor het effectenonderzoek Sleutelproject Spoorzone Breda*. Delft: TNO Inro.

Duijn, M., H.J.M. Puylaert, W. Oosten, G. Bouma (maart 2001c). *Beleving van mogelijke kansen en bedreigingen in Spoorbuurt, Een inventarisatie als bouwsteen voor het effectenonderzoek Sleutelproject Spoorzone Breda*. Delft: TNO Inro.

Duijn, M., H.J.M. Puylaert, W.J. Oosten, G. Bouma, P.J.M. de Bruijn (1 juni 2001d). *Effectrapportage Spoorzoneproject Breda, Nulmeting, effecten en maatregelen*. Delft: TNO Inro.

Esselbrugge, M., W. Oosten (december 2000). PPS vereist een procesarchitectuur met twee gezichten. *Tijdschrift Privatisering*, jrg. 7, nr. 6, pagina's 18-20.

Global Business Environment (2002). *Exploring The Future: People and Connections, Global Scenarios to 2020, Public Summary*. Londen: Shell International.

Hoetjes, B.J.S. (maart 2002). Het decentraal bestuur en Europa: theorie, wens en realiteit. *Bestuurskunde*, jrg. 11, nr. 2, pagina's 79-86.

John, P. (mei 2000). The Europeanisation of Sub-national Governance. *Urban Studies, An International Journal for Research in Urban and Regional Studies*, jrg. 37, nr. 5/6, pagina's 877-894.

Kamann, D.J.F., H.P. Krolis, P.J.A. van de Laak (juni 1990). *Kiezen voor evenwicht en ontwikkeling, Een economische verkenning met milieu impact van de Kanaalzone van Zeeuwsch-Vlaanderen, Concept 2*. Delft: INRO-TNO.

Kessen, A.A.L.G.M. (1992). *Bestuurlijke vernieuwing in grensgebieden, Intergemeentelijke grensoverschrijdende samenwerking*. Zonder plaats: A.A.L.G.M. Kessen.

Keulen, J.T. (augustus 2000). Het belang van de Europese Unie voor de decentrale overheid. *Openbaar bestuur*, jrg. 10, nr. 8, pagina's 19-22.

Klaassen, H.L. (1995). *Besluitvorming in afhankelijkheid, Over de rol van de procesarchitect bij overheidsprojecten*. Delft: Eburon.

Mamadouh, V. (2001). De opkomst van subnationale actoren binnen de Europese Unie. *Agora, Tijdschrift voor sociaal-ruimtelijke vraagstukken*, jrg. 17, nr. 1, pagina's 15-17.

Mastik, H. (2002). *Responsief Simuleren, De speelruimte voor leren en sturen in meerduidige context*. Delft: Eburon.

- Newman, P. (mei 2000). Changing Patterns of Regional Governance in the EU. *Urban Studies, An International Journal for Research in Urban and Regional Studies*, jrg. 37, nr. 5/6, pagina's 895-908.
- Oosten, W. (2002). Gent-Terneuzen: The rise of a region? In: J.M. Magone (red.), *Regional Institutions and Governance in the European Union*. Westport: Praeger Publishers. (Nog te verschijnen)
- Oosten, W. (2000). Railway stations and a geography of networks. In: P.H.L. Bovy (red.), *Transport, Infrastructure and Logistics, Proceedings TRAIL 6th Annual Congress, Part 2*. Delft: TRAIL. (Zie ook www.eur.nl/WebDOC/doc/fsw/fswalg20010507142923.pdf)
- Oosten, W., M.A. Reudink (2001). Volwaardig meedenken, Ruimtelijk ontwerp als drager van regionale beleidsvorming. *Agora, Tijdschrift voor sociaal-ruimtelijke vraagstukken*, jrg. 17, nr. 5, pagina's 21-22.
- Projectteam Questa (juni 1998). *Verplaatsen in de toekomst, Omgevingsscenario's tweede generatie*. Den Haag: Ministerie van V&W.
- Putnam, R.D. (1994). *Making Democracy Work, Civic Traditions in Modern Italy*. Princeton: Princeton University Press.
- Rijksplanologische Dienst (1997). *Nederland 2030, Eindspel, Verkenning ruimtelijke perspectieven*. Den Haag: Ministerie van VROM.
- Rijksplanologische Dienst (1996). *Nederland 2030, Tussenbalans, Verkenning ruimtelijke perspectieven*. Den Haag: Ministerie van VROM.
- Schrijver, J.M., L. Verspui, A.M. van den Broeke, D.A. Arends, M. Hommes (maart 2002). *Ontwerpinstrument Knooppunten, Haalbaarheidsstudie*. Delft: TNO Inro/CMG.
- Spoormans, H.C.G., E.A. Reichenbach, A.F.A. Korsten (red.) (1999). *Grenzen over, Aspecten van grensoverschrijdende samenwerking*. Bussum: Uitgeverij Coutinho.
- Stuurgroep Toekomstonderzoek en strategisch Omgevingsbeleid (2001). *Handorakel voor Toekomstonderzoek, Kennisvereisten en procesvereisten aan toekomstonderzoek voor het strategisch omgevingsbeleid*. Utrecht: Lemma.
- Teisman, G.R. (1998). *Complexe besluitvorming, Een pluricentrisch perspectief op besluitvorming over ruimtelijke investeringen*. Den Haag: Elsevier.
- Teisman, G.R. (2001). *Ruimte mobiliseren voor coöpetitief besturen, Over management in Netwerksamenlevingen*. Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam.

Tisma, A. (2001). *Delta*M, A Tool for Metropolitan Designing Systems*. Delft: Delft University Press.

Veld, R.J. in 't (red.) (2001). *Eerherstel voor Cassandra, Een methodologische beschouwing over toekomstonderzoek voor omgevingsbeleid*. Utrecht: Lemma.

Zijderveld, A.C. (2000). Stedelijke regio's en de Europese dimensie. In: F. Hendriks, P. Tops (red.), *Stad in spagaat, Institutionele innovatie in het stadsbestuur*. Assen: Van Gorcum. Pagina's 45-52.